SKRZYDŁA i MOTOR

C Cena 15 zł

ROK III Nr 1 (81)

1 – 6
stycznia
1948



LEĆ Z NAMI W NOWY ROK!

SŁONECZNEJ POGODY NA TRASIE!

Rozmawiałem kilka dni temu z jednym z moich młodych kolegów. Mówił o roku ubiegłym. Opowiadał o sobie. Jeszcze w marcu miał zamiar skończyć teoretyczny kurs szybowcowy, ale w połowie przerwał i poszedł do modelarni. Model zbudował, lecz w pierwszym locie rozbił go wiatr o ściany domów. Przeklął wówczas modelarstwo i rozpoczął znów starania o wyjazd na szybowisko. Skierowanie dostał, lecz... egzaminów do II-ej klasy nie zdał, bo złapał dwie dwóje. Zamiast latania na szybowiska, trzeba było latem przysiedzieć fałd, przygotowując się do „poprawek". Poprawki z biedą się udały i mój kolega „robi drugą", ale... niestety, potajemnie przed rodzicami „kuje" się teraz do teoretycznego egzaminu na pilotaż silnikowy. Przykro mi, ale jestem pewien, że ani z pilotazu, ani z promocji do trzeciej nic nie wyjdzie.

Denerwujecie się zapewne, że zawracam Wam głowę opowiadaniem jegomościa, który miał pecha. Nie, nie o pecha tu chodzi. Po prostu zaczął się nowy rok i warto pomyśleć o tym, co w tym roku będziemy robić, czego mamy zamiar dokonać. Przykład mego kolegi, o którym mówiłem na początku, nasunął mi myśl, że warto ten temat poruszyć.

Pierwsze dni stycznia mają właśnie to do siebie, że człowiek zastanawia się nad tym co zrobił w ciągu roku, a nawet w latach ubiegłych i układa sobie pewien plan na przyszłość.

Czy warto planować?

Spójrzmy na ludzi poważniejszych. Szkoła planuje, ilu uczni wyszkoli, przemysł — ile fabrykatów wypuści na rynek, aeroklub — ile godzin wylatają piloci i ile im na to potrzeba benzyny i samolotów, a wszyskie te plany razem wzięte, tworzą plan pracy całego naszego kraju. Zresztą wiecie przecież, że nasz Rząd realizuje Trzyletni Plan Odbudowy.

No, ale to przecież są plany poważnych instytucji, a czy warto planować dla siebie samego? Przecież i bez tego żyć można.

Żyć można, ale „życie trzeba tak przeżyć, by kiedyś patrząc wstecz nie żałować minionych lat." Trzeba dążyć wytrwale do wytkniętego celu, aby cel osiągnąć, trzeba planować. Bezplanowość prowadzi do takich „wyników", o jakich mówiłem na początku.

Naturalnie, na ten temat można napisać całe księgi. Życie każdego z nas jest różne i różne cele stawiamy sobie do osiągnięcia. Ja chcę tylko powiedzieć o pewnych rzeczach zasadniczych, o pewnych ramach, które każdy z Was wypełni według swego uznania.

To tak samo jak przed startem na daleki przelot: trasa lotu, warunki meteo i typ samolotu mogą być różne, lecz zawsze przy każdym przelocie musimy sprawdzić silnik i płatowiec, wyznaczyć kierunek lotu, przestudiować mapę i biuletyn meteorologiczny, musimy ustalić plan lotu.

W Twoim locie w Jutro, w Nowy Rok musisz wziąć pod uwagę cztery zagadnienia.

Pierwsze i najważniejsze to uzgodnienie Twego planu z życiem naszego kraju. Będzie to więc praca społeczna w organizacji młodzieżowej, poznanie osiągnięć Polskiej Demokracji Ludowej, rozwijanie swej wiedzy o świecie i Polsce współczesnej. Lotnik musi być świadomym i pełnocennym obywatelem swego kraju.

Na drugim miejscu stawiam naukę w szkole, która kładzie fundamenty Twojej wiedzy, rozwija i kształci umysł, otwiera wrota poznania pięknego i ogromnego gmachu współczesnej nauki i techniki. Nie zostaniesz lotnikiem nie mając solidnego i gruntownego wykształcenia ogólnego. Matematyka, fizyka i chemia — to poznanie praw lotu i praw maszyn; geografia, historia i języki to brama wlotowa w daleki świat; rysunki, roboty ręczne, wychowanie fizyczne to...

Wychowanie fizyczne, to już trzecie zagadnienie. Obok nauki, zainteresowania książkami i pracy społecznej, wychowanie fizyczne i sport zajmuje w życiu przyszłego lotnika poważne miejsce. Nie chcę tu powtarzać tego wszystkiego, czego tak mądrze i dowcipnie uczy Was doktór Ferr, jedno jest zupełnie pewne, że na papierosy, alkohol i wszelkie inne nałogi w naszym życiu nie ma miejsca.

Teraz dopiero na czwartym miejscu stawiam to zagadnienie, o którym myślicie najczęściej — lotnictwo.

Dlaczego tak robię?

Proste. Bez lotniska, z terenu przekopanego rowami, nierównego, zarośniętego krzakami i zielskiem nie wystartuje nowoczesny myśliwiec. Można na nim najwyżej i to z trudem, puszczać latawce. By wystartował samolot, trzeba najpierw przygotować teren do startów – by zostać lotnikiem, trzeba być mądrym, zdrowym i świadomym obywatelem swego kraju.

Myślę, że ten artykuł nie pozostanie bez echa. Wierzę, że wartościowi wśród Was (a takich jest większość) ułożą sobie plan, oparty na pierwszych trzech punktach i na nim dopiero ułożą sobie „program wyszkolenia" od modelarstwa, przez szybownictwo i spadochroniarstwo do lotów na maszynach silnikowych, do pracy w biurach konstrukcyjnych, przemysłu, komunikacji i w wojskach lotniczych. Ręczę, że plan taki będzie uwieńczony powodzeniem.

Jeśli macie ochotę, napiszcie do mnie, lub wpadnijcie sami do Redakcji, by porozmawiać na ten temat.

A teraz podnoszę w górę wyprostowany kciuk i życzę słonecznej pogody na trasie. Startujemy w Nowy Rok!

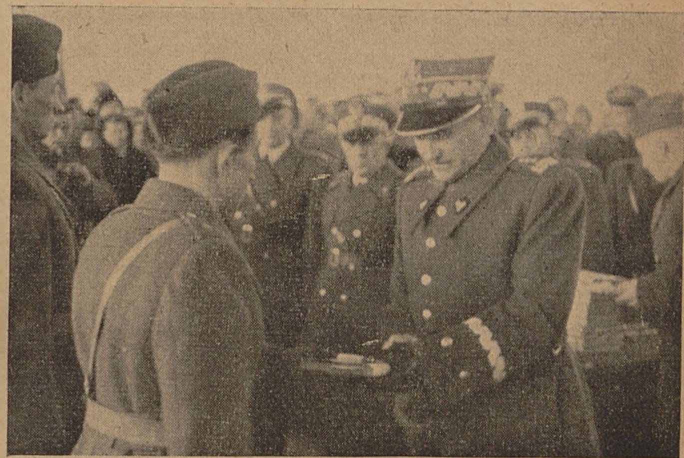
(prz)

GWIAZDKI PRZED GWIAZDKĄ

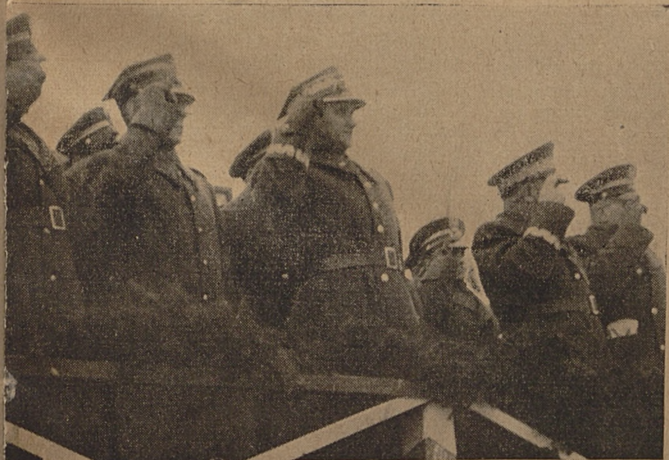
Dnia 14 grudnia ub. r. odbyła się w Oficerskiej Szkole Lotniczej promocja nowych oficerów, pilotów i obserwatorów lotnictwa. Na uroczystość przybył z ramienia Ministra Obrony Narodowej Szef Sztabu Generalnego W. P., gen. broni Władysław Korczyc. Obecni byli również: Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Aleksander Romeyko, z-ca d-cy płk Michalak, wyżsi oficerowie sztabu lotnictwa, rodzice i znajomi podchorążych, oraz tłumy ludności miejscowej. Po mszy polowej, celebrowanej przez Generalnego Dziekana W. P., ks. płk Pyszkowskiego nastąpiła uroczysta promocja, której w imieniu Ministra Obrony Narodowej dokonał gen. broni Władysław Korczyc. W defiladzie wzięły udział oddziały Oficerskiej Szkoły Lotniczej, oraz ludność miejscowa, zrzeszona w organizacjach politycznych i młodzieżowych.



Szef Sztabu Generalnego W. P. gen. broni Władysław Korczyc, D-ca Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Aleksander Romeyko, oraz wyżsi oficerowie przechodzą przed frontem oddziałów O. S. L.



Po promocji generał Korczyc wręczył w imieniu Ministra Obrony Narodowej nowym oficerom lotnictwa cenne upominki



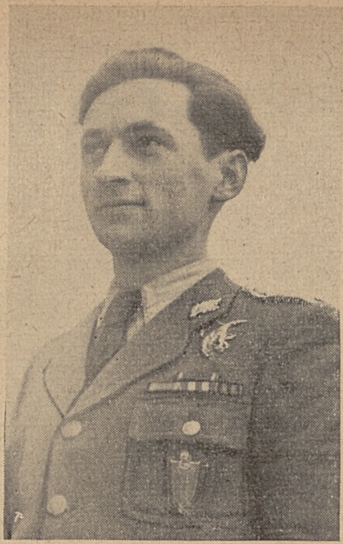
Na trybunie Szef Sztabu Generalnego W. P. oraz wyżsi oficerowie lotnictwa przyjmują defiladę



Lotnicy umieją nie tylko dobrze latać w powietrzu, ale i maszerować, o czym świadczy ich dziarski krok w czasie defilady



ppor. L. ZABRODZKI



ppor. R. SIEDLECKI



ppor. Z. SCHMEIDEL



ppor. K. WOJCIECHOWSKI

ABSOLWENCI

Wiedzieli już wszyscy w domu, że właściwie te jego gimnazjalne „studia" — zakończą się fiaskiem. Rok rocznie kupować trzeba było nowe książki i podręczniki, a co najważniejsze — płacić za naukę. Pensja biuralisty kolejowego nie mogła wystarczać na zapłacenie wszystkiego, co łączyło się z przedwojennym pojęciem „inteligenta." Młody Leonard Zabrodzki uczył się dobrze. Mógł odmówić sobie najdrobniejszej przyjemności — mógł nie dosypiać, ale nie śmiał porzucić „studiów." W roku 1941 kończy liceum. Lata okupacji dają mu „fach". Zostaje robotnikiem na kolejowej stacji. On — który z takim trudem zdobywać musiał swe wykształcenie, pracuje ciężko jako prosty wyrobnik kolejowy. Bez nadziei na przyszłość — bez możności wykorzystania swej wiedzy.

W marcu 1944 roku ochotniczo wstępuje do Wojska Polskiego. Chce być lotnikiem. Jedzie do Sum, gdzie przechodzi wyszkolenie rekruckie. 15 października 1944 roku kończy szkołę jako pilot. Lata na maszynach wielomotorowych, a gdy tylko otwarto Oficerską Szkołę Lotniczą przybywa do niej już jako fachowiec. Pilotuje samoloty szturmowe, uzupełnia podstawową wiedzę z zakresu techniki pilotażu i lotnictwa.

Oficerską Szkołę Lotniczą kończy z I-szą lokatą. Nie opuszcza jej murów. Jako wykładowca teorii lotu — nadal szkolić będzie podchorążych — wczorajszych jego kolegów, dziś słuchaczy, jutro oficerów.

* * *

Nazywa się Ryszard Siedlecki. Urodził się w Warszawie i jest synem ślusarza. Jego starszy brat pracował w fabryce broni „Gerlacha". Pomimo tego ukończył gimnazjum i studiował w Szkole Wawelberga.

Mimo, że w jednej kieszeni trzeba było nosić książki i zeszyty, a w drugiej nabity pistolet. Oczywiście było to w czasie okupacji. W końcu 1943 roku cudem prawie unika „wsypy". Niemcy otaczają dom — łapanka. A schwytanie z bronią, to śmierć. Ryszard wraz z kilkoma jeszcze kolegami szczęśliwie ucieka. Krótko pracuje jeszcze w fabryce silników „Steihagen", by zarobić na utrzymanie swoje i rodziny.

Powstanie zastaje go na Woli. Aresztowany przez Niemców i wywieziony do Austrii, pierwsze chwile spędza w... szpitalu. Przez czas jakiś pracuje w piekarni. Wreszcie nadchodzi wyzwolenie. Siedlecki wraca do Warszawy. Nie zastaje w niej nikogo. Brat w obozie, dom — zburzony.

20 sierpnia zostaje skierowany do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Początki — nienadzwyczajne. Gra w orkiestrze. Ale już po paru dniach jest na kursie obserwatorów. Nawigacja powietrzna, teoria lotu, terenoznawstwo, nauka o silniku i samolocie — długie godziny wytężonej pracy nad sobą przynoszą spodziewane rezultaty.

Szkołę kończy pchor. Siedlecki z II-gą lokatą. Zostaje w niej jako wykładowca bombardowania. Swoich chłopców wychowa tak, jak jego wychowano: na wzorowych, oddanych sprawie oficerów lotnictwa.

* * *

Ojciec był tapicerem Warunki do nauki — żadne. W tych dwóch zdaniach można zmieścić całą młodość Zygmunta. Gdy przyszli Niemcy, Zygmunt Schmeidel nie miał ani skończonego gimnazjum, ani żadnego fachu. Ale wytrwałością, zapałem zdołał przezwyciężyć wszystko. Małą maturę zdaje jako eksternista.

W styczniu 1945 roku widzimy go już w Oficerskiej Szkole Lotniczej. Warunki do nauki początkowo bardzo ciężkie. Szkoła jest w gruzach, trzeba samemu budować, remontować gmachy. W jesieni 1946 roku Zygmunt kończy kurs pilotażu na samolotach szkolno - treningowych. Ocena: celująca. Odtąd pozostaje już w szkole jako instruktor grupy lotnej. Szkoli młodych pilotów i sam się dokształca.

Otrzymał oficerską gwiazdkę. On — niegdyś syn ubogiego tapicera, dziś oficer lotnictwa jest wzorem wychowawcy i instruktora. Jeśli wychowa swych podchorążaków, jak jego wychowano, dumni będziemy z naszych kadr lotniczych. Takich trzeba nam właśnie oficerów.

* * *

Zdawało się, że jakikolwiek sprzeciw jest bezcelowy. Ojciec Kazimierza Wojciechowskiego chciał wykształcić syna w fachu, w którym przepracował prawie pół życia. A jednak Kazik nie został ani kolejarzem, ani maszynistą lokomotywy. Nocami siedział tylko nad książką z dziwnymi rysunkami, które o złość przyprawiały starego i uczył się. Poszedł do mechanicznego gimnazjum nie po to jednak, by studiować kolejnictwo, ale by łatwiej kiedyś opanować naukę o budowie silnika. Gdy owego lipcowego dnia oświadczył zdumionym rodzicom, że idzie do wojska i to do lotnictwa — wyśmiano go. Powiedział wtedy, że wróci do domu, ale oficerem i na samolocie.

Początki nie wyglądały „różowo". Wstępem do nauki pilotażu jest służba wartownicza i ciężka praca w hangarach. Kazik nie zniechęca się. Pracuje wytrwale, kształci się — a w rok później lata już na maszynach szkolno-treningowych. Przydzielony do szkolnej eskadry wkrótce wybija się wśród podchorążych. Jego znajomość akrobacji powietrznej — przekroczyła już dawno zwyczajne ramy nauczania. Stał się wirtuozem swojego fachu. Oficerską Szkołę Lotniczą skończył z IV-tą lokatą.

* * *

Przedstawiliśmy Wam kilku zaledwie z młodych oficerów naszego lotnictwa. Takich, jak oni jest wielu. Wszyscy oni pełnią obecnie odpowiedzialną służbę w jednostkach lotniczych Odrodzonego Wojska Polskiego. Służą ku chwale swojej Ojczyzny — Polski Ludowej.

M. Z. BRZEZICKI, kpt.

PIERWSZY LOT

ppłk gwardii W. ŁAWRINIENKOW
dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego.

Gdy miałem 14 lat, uczęszczałem do FZU (fabryczna szkoła zawodowa, tj. szkoła przy fabryce).

Pewnego dnia przyszedł do mnie mój przyjaciel Wania Glebow z wiadomością, że w miejscowym Aeroklubie przyjmuje się zapisy członków.

— Pójdziemy tam — postanowił — być może, że nas przyjmą.

Nie przyjęli mnie. Przewodniczący komisji rzekł: — Brakuje wam jeszcze parę centymetrów wzrostu! Musicie wyrosnąć.

Było mi przykro, bardzo mnie to upokorzyło...

Upłynęły 3 lata. Wyszedłem ze szkoły fabrycznej i zacząłem pracować jako tokarz w fabryce.

Ale sen o lataniu nie opuścił mnie. Po pracy chodziłem do szkoły wieczorowej.

Gdy miałem 18 lat, doszedłem do wniosku, że chyba przybyły mi już w międzyczasie brakujące „centymetry". Poszedłem do Aeroklubu.

Wypełniłem formularz przyjęcia, a gdy komisja zaopiniowała, że jestem „zdolny" — radość moja nie miała granic. Ale do momentu pierwszego mojego wzlotu było jeszcze daleko.

Rozpoczęły się ciężkie dni nauki. Miałem zeszyty do „teorii lotu", „materiałoznawstwa", „techniki pilotażu". Nauka w Aeroklubie zajmowała mnie bardzo. Każdy dzień otwierał nową stronę wiedzy — która nazywa się lataniem.

Mieszkałem 6 km od zabudowań aeroklubowych, ale najgorsza niepogoda nie mogła mnie powstrzymać, aby po ukończeniu dziennych zajęć nie podążyć na przedmieście, gdzie mieścił się Aeroklub. Stał tam ćwiczebny samolot. Koło tej maszyny przystawaliśmy rozmawiając i dyskutując nie jedną godzinę. Chcieliśmy wiedzieć, jak się każda część samolotu nazywa, znać także jej przeznaczenie w ogólnym organizmie maszyny.

Samolot — to dziesiątki złożonych części i agregatów, z których wszystkie trzeba znać i umieć nimi kierować. Nasi instruktorzy wymagali tego od nas, przyszłych pilotów z całą surowością.

Przypominam sobie, jak raz, gdy zacząłem już latać samodzielnie nawalił mi silnik. Gdzie szukać przyczyny defektu?

Dzięki znajomości wszystkich części silnika udało mi się szybko rozwiązać ten problem. Okazało się, że nieopatrznym ruchem ręki wyłączyłem zapłon. W kilka chwil potem silnik „chwycił", a ja bez szwanku wylądowałem na lotnisku.

Podobny wypadek miał jeden z moich kolegów. Także zatrzymał mu się silnik w powietrzu. A ponieważ nie znał dokładnie silnika, wyprowadziło go to z koniecznej w takich wypadkach rozwagi i nie mógł znaleźć przyczyny. Kiedy po tym komisja badała powody, okazało się, że pilot przypadkowym ruchem ręki zamknął przewód benzynowy.

Zanim rozpoczęliśmy loty, przeszliśmy kurs „lotu naziemnego". W kabinie nie latającego samolotu oswajał się kandydat ze sterami.

Jakie czynności wykonuje się przed startem? Jakie ruchy należy wykonać, ażeby zrobić skręt w prawo? Przyszły pilot robił wszystko tak, jak gdyby leciał w powietrzu.

Niektórzy uczniowie odnosili się do tych ćwiczeń niechętnie.

Zdawałem sobie jednak sprawę, że są to rzeczy potrzebne i pożyteczne. Zyskałem przez te ćwiczenia dużo i przydały mi się później bardzo.

— Kandydacie Ławrinienkow, jutro polecicie! — rzekł mi pewnego razu instruktor. Czekałem na tę chwilę niecierpliwie.

— No, trzymaj się — powiedział do mnie przed startem instruktor Kowalew i zapuścił silnik. Odrywamy się od ziemi. Lecimy. Patrzę w dół. Pod nami maleją czworoboki domów i ciągną się jasne pasma torów kolejowych. Nad nami — całkiem blisko — wysłonecznione obłoki. W awiofonie słyszę głos instruktora: „Robimy pętlę". Wcisnęło mnie w siedzenie. Zaciążyły mi jakoś dziwnie ramiona. Krew uderzyła do głowy.

Samolot wyrównuje.

— Robimy wywrót... Skręt... słyszę w awiofonie. Po słowach następuje figura za figurą, aż mi tchu brakuje i robi się zimno z wrażenia.

W pewnej chwili pyta instruktor: — gdzie jest nasze lotnisko?

To nieoczekiwane pytanie doprowadziło mnie do rozpaczy.

Byłem tak zaaferowany tymi pierwszymi w moim życiu akrobacjami, że zapomniałem zupełnie o swoich obowiązkach obserwacji terenów pod nami. Milczę. W awiofonie słyszę lekko ironiczny głos instruktora: — Jeszcze nie zdążyłeś wylecieć, a już zabłądziłeś!

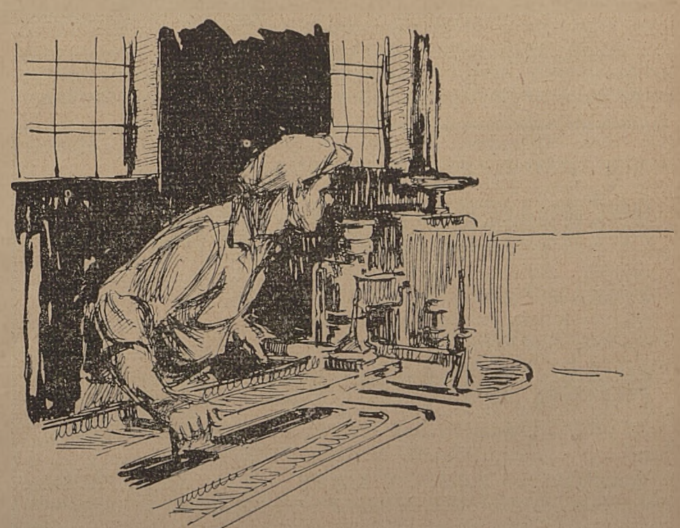
Spojrzałem w dół. W środku pasa zieleni bieliła się wielka litera „T". Krążymy nad lotniskiem.

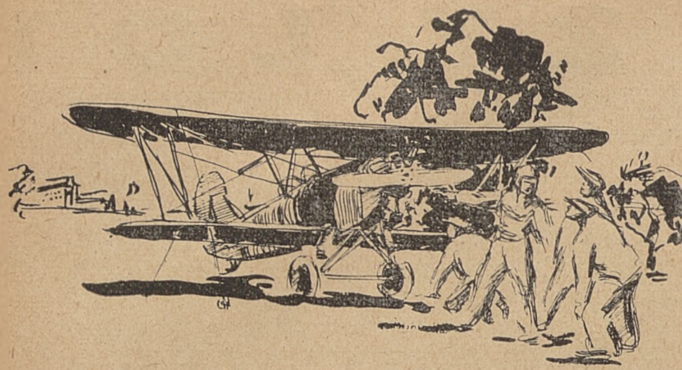
Nasz Po-2 ląduje.

Wyskakuję z samolotu i kołysząc się lekko idę w stronę kolegów, którzy zasypują mnie gradem pytań: — No, jak tam było? — pyta jeden przez drugiego.

Przy omówieniu lotów instruktor zaopiniował:

— Opanowani jesteście wystarczająco i wysokości się nie boicie. Tylko z tą orientacją coś słabo. Musicie się uczyć, uczyć i jeszcze raz uczyć!





Wieczorem, gdy przeżywałem w myślach jeszcze raz cały lot z instruktorem zdawało mi się, że nigdy nie będę umiał orientować się w powietrzu. Że nigdy nie będę mógł latać. Zdawało mi się, że pilot powinien mieć wrodzony talent, a ja go nie mam. Może od razu zrezygnować i nie zabierać miejsca innym kolegom?

Nie! Zasmakowałem już w locie pod obłokami i żadna siła nie zmusi mnie do pożegnania się z lotnictwem.

* * *

Czterdziesty drugi lot odbyłem jeszcze z instruktorem. Do czterdziestego trzeciego wystartowałem samodzielnie. Wszystko odbyło się jak zwykle, tylko miejsce przede mną było puste: instruktor został na lotnisku. Po raz pierwszy w życiu jestem sam na maszynie. Sam prowadzę. Wszystkie czynności pilota spełniam sam.

Cieszę się z tego i odczuwam pewien niepokój. Co będzie, jeżeli coś „sknocę"?

Nie ma już nikogo, kto by mi pomógł, kto poprawiłby mój błąd. Silnik pracował jednak bez zarzutu, a lot po kręgu wypadł całkiem nieźle. To dodało mi odwagi. Wykonałem jeszcze jeden skręt: przed maską silnika bieleje wielka, biało malowana litera „T".

Kto raz w życiu wyleciał samodzielnie w powietrze, ten nigdy nie porzuci latania. Tego dnia, gdy składałem swój lotniczy egzamin, gdy już miałem za sobą swój „powietrzny chrzest" — czułem się lotnikiem. Byłem pilotem.

* * *

Sporo czasu minęło od dnia, w którym pożegnałem się z Aeroklubem. W czasie wojny pilotowałem rozmaitego typu samoloty. Wybuch wojny zastał mnie jako bojowego pilota w Stalingradzie. To było w roku 1941. Po trzech latach dowodziłem pułkiem w natarciu na Berlin. Byłem wtedy w stopniu podpułkownika i otrzymałem tytuł podwójnego Bohatera Związku Radzieckiego.

W mojej książce lotów mam zapisanych 400 lotów, 1 200 godzin przebyłem w powietrzu. Zestrzeliłem sam 35, a wraz ze swymi kolegami dalszych 11 nieprzyjacielskich samolotów.

Ale i teraz po trudach wojny, z przyjemnością wspominam dni swego pobytu w Aeroklubie Osoawiachimu, gdzie pobierałem pierwsze lekcje latania.

Wszystkim tym, którzy pragną zostać pilotami, chciałbym dać dobrą radę: uczcie się teorii, choć nie wystarczy sama teoria, ażeby zostać pilotem. Interesujcie się każdą nową rzeczą w lotnictwie, odbywajcie praktykę.

Prawdziwy lotnik musi być także uświadomionym politycznie obywatelem. Prawie tak dobrze, jak powietrzną akrobację, musi opanować literaturę i inne rzeczy, które pomogą mu w zrozumieniu wielu spraw i zjawisk, wokół nas zachodzących.

Przede wszystkim zaś musi być świadom obowiązku jaki nakłada na niego Naród i Państwo, dając mu możność wyszkolenia się w ukochanej przez niego dziedzinie — lotnictwie.

tłum. k. g.

BOMBY PRZYJAŹŃ PRZYGODA

14) dr FERR

(ciąg dalszy)

Nim poranny świt zdążył błysnąć na czubach sosen, wezwano Bolka do Sztabu Armii.

Dowódca eskadry oznajmił mu, że razem polecą do Sztabu.

Maszyna już czekała. Polecieli.

W Sztabie Armii otrzymał nowe zadanie. Musi dziś jeszcze dostarczyć zdjęć fotograficznych lotniska niemieckiego, wykrytego w rejonie Smoleńska. A ponieważ konieczne było szczegółowe rozpoznanie, postanowiono, że poleci na Junkersie 88, na którym przyleciał z Warszawy. Niemcy nie będą podejrzewali podstępu i ewentualny atak zastanie ich nieprzygotowanych.

Załogę stanowić będą jego towarzysze, Janek Kościelniak i Strzałek; jedynie dodadzą mu specjalistę fotooperatora.

Junkers 88 będzie gotowy na godzinę 12-tą, na tym samym lotnisku pod Moskwą, na które poprzednio przybyli; tam też będzie oczekiwał Strzałek. Po Kościelniaka musi sam polecieć do obozu w Sielcach; dowódca eskadry szkolnej zostanie uprzedzony o jego przybyciu.

Na godzinę 16-tą musi być z powrotem. W dwie godziny później zostaną wykonane prace laboratoryjne, a w nocy ewentualny atak; o ile warto go będzie przeprowadzić.

Nie pozostawało nic innego, jak wsiadać do samolotu i ruszać do obozu w Sielcach po Janka. Robota zapowiadała się ciekawie.

A poza tym nareszcie zobaczy polskie wojsko.

Podróż nie trwała zbyt długo. Okę znalazł łatwo.

Wylądował na lotnisku szkolnym, gdzie odbywały się loty ćwiczebne 1-szej eskadry pilotów polskich.

Zameldował się u dowódcy. Ten wiedział już o jego przybyciu i o celu, w jakim przybył.

Nie czekali zbyt długo. Po niedługim czasie Janek znalazł się na ziemi i zrobił ogromnie duże oczy, widząc Bolka.

— A ty, co tu robisz? — wykrzyknął.

— Jak powiem, że przywiozłem ci list od Zosi, to nie uwierzysz, prawda?

— No, przerwał dowódca eskadry — czas lecieć na zadanie bojowe.

— Przecież jeszcze nie skończyłem pilotażu, obywatelu poruczniku?

— Nie szkodzi. Lejtnant Gajew meldował mi, że już samodzielnie lądujesz i masz dryg. Skończysz później. Tymczasem przyszedł rozkaz. Musisz polecieć na zadanie bojowe ze Stańskim; nie zróbcie mi wstydu.

— Na razie, ponieważ macie jeszcze dwie godziny czasu, a samolot trzeba zatankować, pokażcie Stańskiemu polski obóz.

Pojechali Willysem. Przez pontonowy most na Oce wiodła droga do obozu.

U wejścia powitała ich brama, przybrana zielenią, nad którą widniał napis: „Witajcie wczorajsi tułacze — dzisiejsi żołnierze."

W piersi Bolka załtukło się serce.

Więc te wiadomości, które jeszcze w maju doszły do Polski były jednak prawdziwe? Więc Wojsko Polskie naprawdę istnieje? Istnieje kawałek Polski, zagubiony w rosyjskim lesie?

Nad bramą łopotały biało-czerwone sztandary, a z góry spoglądał Piastowski Orzeł.

We wzorowym porządku stał rozłożony obóz I-go Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR. Istniała już druga z kolei Dywizja im. Henryka Dąbrowskiego; istniał też pułk czołgów, który się szkolił.

Był nawet w obozie batalion kobiecy!

Bolek szedł od namiotu do namiotu, nie wierząc własnym oczom.

— Więc jednak Polacy!

Ze wzruszeniem patrzył na polskie mundury i rogatywki.

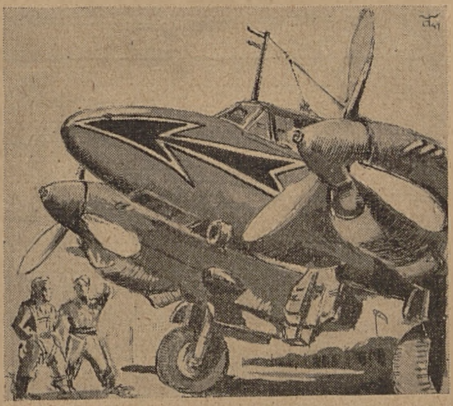
Łzy napływały mu do oczu, gdy słyszał polską mowę.

— Więc jednak to wszystko prawda, co piszą gazety i o czym opowiadał mu zastępca dowódcy eskadry!

Przecierał oczy, bo zdawało mu się, że śni.

— Słuchaj, Janek — ilu was tutaj jest?

— Będzie wszystkiego 700 chłopa — odpowiedział Janek—ale stale zgłaszają się nowi; ze wszystkich stron. A jak wszyscy pracują, jak się uczą, jak rwą



się na Szwabów! Żebyś trafił wieczorem, to mógłbyś posłuchać, jak śpiewają.

Po pobieżnym zwiedzeniu obozu powrócili na lotnisko.

Samolot Bolka był już gotowy.

— No, połamcie nogi! — powiedział porucznik. A ty Janek wracaj, bo szesnastu uczniów do niedobra liczba, trzeba, żeby było koniecznie siedemnastu, wtedy nie można jej podzielić i wszyscy muszą się trzymać.

— Odmeldowuję się, obywatelu poruczniku.

Siedli do maszyny.

Popatrz, jak nam zazdroszczą — szepnął Janek, wskazując na grupę uczniów. Będą nas na pewno krytykowali podczas startu.

— Nie bój się. Maszyna dobra. Tylko się porządnie przywiąż!

Jankowi zrobiło się raźniej. Już im tam Bolek pokaże, co potrafi.

Podkołowali do startu i na znak chorągiewką ruszyli pełnym gazem.

Bolek po oderwaniu się maszyny trzymał ją tuż nad ziemią i nabierał szybkości. Maszyna drżała. Wiatr świstał w linkach. Tuż przed ścianą lasu wyprysnęli gwałtowną świecą w górę i przechodząc prawie że na plecy, półbeczką odwrócili się gwałtownie, aż Jankowi zakręciło się w głowie. Tak przedefilowali ponad grupą startową.

I na starcie nie oczekiwano tego widocznie, bo nagle wszystkie czapki poleciały w górę.

To uczniowie z dowódcą cieszyli się, że mają jeszcze jednego pilota, którego nie trzeba się wstydzić.

Na godzinę przed oznaczonym odlotem wylądowali na znajomym już sobie lotnisku.

Teraz dopiero mogli je podziwiać.

Wspaniałe drogi startowe, olbrzymie hangary, betonowe drogi wokół lotniska.

Podciągnęli pod hangar, gdzie stał ich zdobyczny Junkers 88.

Obok Junkersa stała jakaś dziwna maszyna bojowa, którą widzieli po raz pierwszy. Na wysuniętym ku przodowi prawie spiczasto zakończonym kadłubie wymalowana była czerwona strzała.

— Co za diabeł — szepnął Bolek.

— Ale zgrabny; żeby na takim polatać! — dodał Janek.

Przy Junkersie stał już „delegat".

— No, znowu razem. Tylko, że dzisiaj nie lecimy do Warszawy.

— Tak jeszcze za wcześnie, jak przyjdzie czas, to i do Warszawy polecimy!

Zbliżył się dowódca eskadry Bolka.

— No, możecie lecieć? Fotograf jest — rzekł, pokazując na swego towarzysza — drogę znacie. Tylko wysokość nabierajcie nad naszym lotniskiem. Przynajmniej 4 000 metrów. Inaczej mogą was zestrzelić nasi. Z powrotem tak samo.

— Tylko trzeba mu numery zmienić — powiedział Strzałek.

— O, racja! — wykrzyknął Bolek. — Obywatelu dowódco, trzeba zmienić numery na samolocie — powtórzył po rosyjsku. Przecież tam na lotnisku mogą wiedzieć, że im taki Junkers zaginął.

— Racja! Zaraz się zrobi. Idźcie teraz coś zjeść do kasyna, a my to zrobimy.

Po drodze Bolek zapytał Strzałka, co porabiał.

— Szkoliłem się, obywatelu dowódco! — odparł „delegat".

— Słuchaj, przestań mnie nazywać dowódcą, bo inaczej każę ci wyskoczyć z 4 000 metrów bez spadochronu, tylko ze skrzynką radiową. Cóż to, za darmo przywiozłem cię z Okęcia? Powiedz lepiej, dlaczego nie wróciłeś z powrotem?

— Nie wróciłem, bo mi się spodobało latanie. Więc podszkoliłem się jeszcze trochę w radiotechnice, zapoznałem się z sowieckimi radioaparatami, nauczyłem się strzelać z karabinu maszynowego w locie. Zamiast mnie, wrócił kto inny. A ja teraz jestem strzelcem - radiotelegrafistą.

— Co prawda, talent do latania to ty już miałeś — odezwał się Bolek — Janek mi opowiadał, jak siedziałeś majstrowi na brzuchu! (d. c. n.)



ANDRZEJ SAMEK

Samoloty U. S. A.

V.

Douglas A-20

Douglas DB-7 „Boston" znany jest także pod amerykańskimi oznaczeniami — A-20, jako bombowiec do ataków z lotu koszącego, P-70 „Havoc" (spustoszenie), jako nocny myśliwiec, oraz BD-1 i 2 w marynarce amerykańskiej.

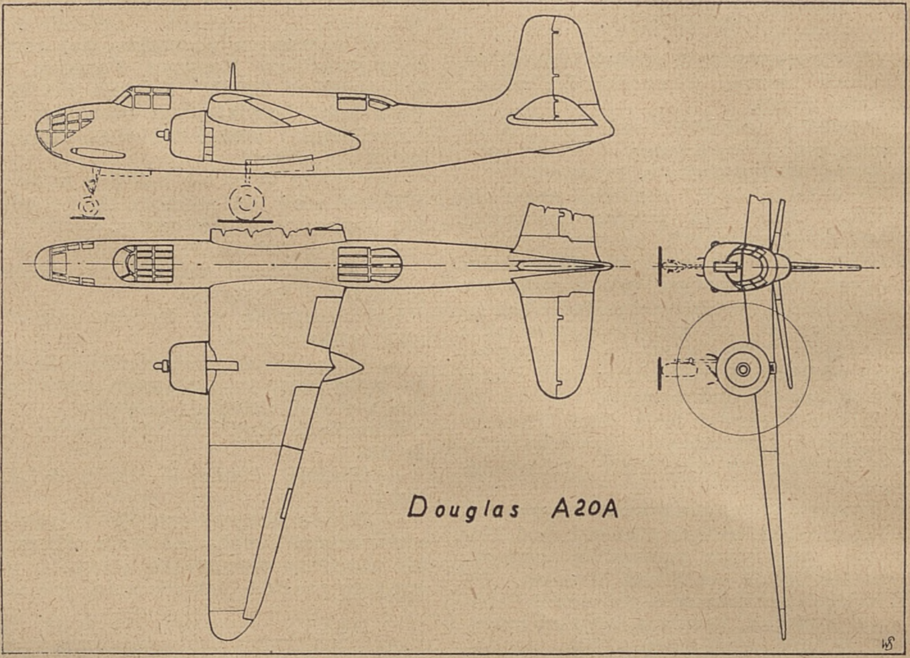
Budowa: wolnonośny średniopłat, całkowicie metalowy (alclad). Skrzydła składają się z trzech części. Kadłub budowy skorupowej, całkowicie metalowy, podobnie jak wolnonośne stery. Podwozie trójkołowe.

Silniki: DB-7, A-20, Boston i Havoc I — 14-cyl. chłodzone powietrzem silniki gwiaździste Pratt & Whitney „Twin Wasp" R-1830 — S3C-G, albo S3C4-G mocy 1 200 KM. DB-7A, A-20A, Boston II i Havoc II — 14-cyl. Wright Cyclone GR-2600 — A-5B mocy 1 600 KM. Całkowicie nastawne śmigło trójłopatkowe Hamilton Standart Hydromatic. A-20C, (BD-1 i 2, Boston III) ma takie same silniki.

Uzbrojenie: bombowiec dzienny: 4 km-y kal. 7,7 mm stałe i trzy przenośne. 900 kg bomb. Nocny myśliwiec: 10 stałych km-ów kal. 7,7 mm i 2 ruchome tegoż kalibru, oraz 900 kg bomb. Myśliwiec bombardujący: 4 działka 20 mm, 6 km-ów 7,7 mm i 250 kg bomb.

Załoga: w bombowcu 3 ludzi, w myśliwcu 2 ludzi.

Wymiary: rozpiętość 18,70 m, długość 14,02 m (P-70 — 13,88 m). Ciężar własny 5 500 kg, maksymalny w locie 11 300 kg. Szybkość maksymalna 480 km/godz, podróżna 420 km/godz. Zasięg myśliwca 1 600 km. Pułap praktyczny ok. 7 900 m.

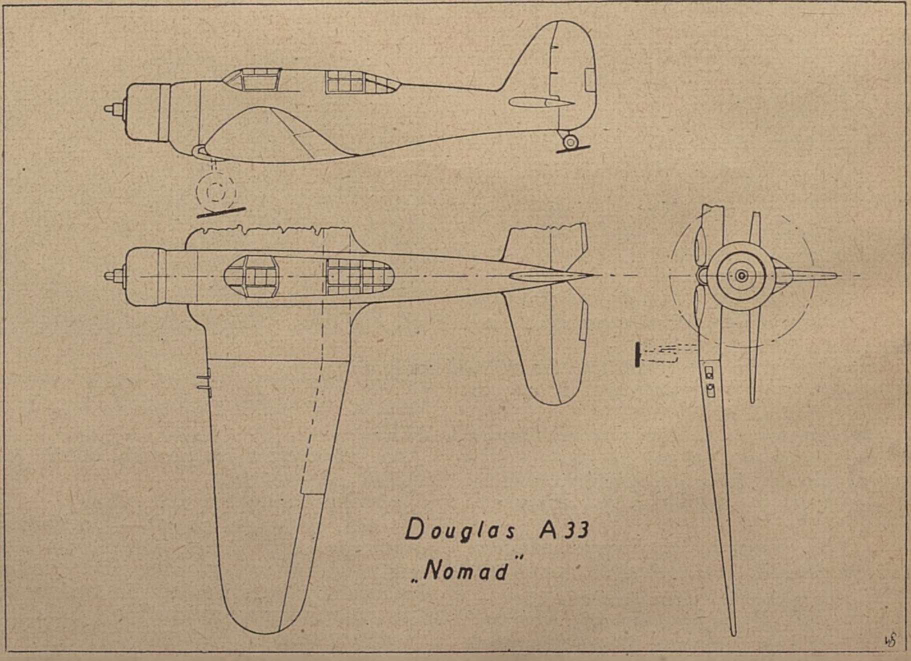


Douglas A — 33 „Nomad"

Typ zupełnie przestarzały. Pierwsze swe loty odbył w r. 1934. Wyprodukowany został w fabryce El Segundo, należącej wówczas do zakładów Northropa, a nabytej później przez koncern Douglasa.

Jest to wolnonośny dolnopłat, całkowicie metalowy. Skrzydło składa się z trzech części, przy czym środkowa stanowi całość z kadłubem. Kadłub o budowie skorupowej, całkowicie metalowy. Wolnonośne stery konstrukcji duralowej. Stery kryte płótnem, stateczniki blachą duralową. Podwozie w A-17 stałe, w następnych modelach składane do wewnątrz skrzydeł.

Typ A-17 wyposażony był w 14-cyl. chłodzony powietrzem silnik gwiaździsty Pratt & Whitney „Twin Wasp" mocy 750 KM. A-17A, 8-A, 8-A3 miały 9-cyl. silnik Wright Cyclone G-103A, mocy 1 000 KM. Wreszcie A-33 miał silnik Wright Cyclone G-205A tej samej mocy.



Uzbrojenie: 4 km-y w skrzydłach, jeden ruchomy dla obserwatora. Nośność 500 kg: 4 cięższe bomby, albo 20 odłamkowych. Załoga 2 ludzi.

Wymiary: długość 9,75 m, rozpiętość 14,55 m, powierzchnia nośna 33,7 m², wydłużenie 6,3. Ciężar w locie do 3 400 kg. Szybkość: A-17 — 330 km/godz. A-17A — 360 km/godz. A-33 — 415 km/godz. Szybkość podróżna 260 km/godz, dla A-33 — 350 km/godz. Zasięg do 2 300 km, pułap praktyczny A-17A — 8 300 m, A-33 — 9 750 m.

MECHANIZACJA SKRZYDŁA

RUDOLF URICH, por. obs.

Od zarania dziejów marzy człowiek o przypięciu sobie „ptasich skrzydeł". — Powiesz Czytelniku, że nie mówię Ci nic nowego, że marzenie to dawno już urzeczywistniono. Najlepszy dowód, to samoloty warczące nad głową. — Prawda, muszę się zgodzić, że skrzydła człowiek zbudował, ale skrzydłom tym daleko jeszcze do doskonałości Natury.

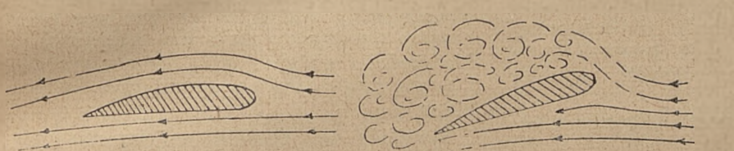
Ptaki na przykład mogą w locie zmieniać kąty natarcia w granicah, o jakich nawet marzyć nie możemy, potrafią latać ze znaczną szybkością postępową i „lądować" na wybranych gałązkach przy szybkości postępowej równej nieomal zeru.

W jaki sposób skrzydło ptasie może sprostać takiej rozpiętości zadań? Odpowiedź znajdzie się bardzo prosta — jest to „żywe" skrzydło, mogące zmieniać w locie wypukłość, powierzchnię nośną i całą charakterystykę.

Czy nie można by „ożywić" metalowego skrzydła? Niech i ono zmienia w locie wypukłość, powierzchnię nośną, niech i ono potrafi się bronić zmiennością charakterystyki przed zawichrzeniami.

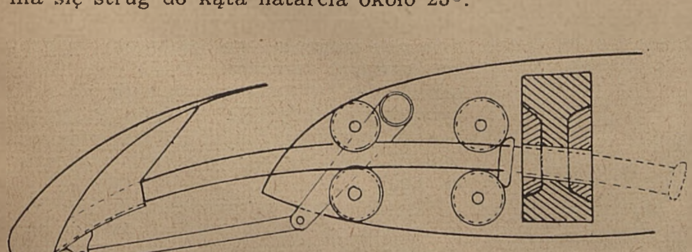
Zagadnienie to zajmuje aerodynamików i konstruktorów lotniczych od dawna. Odpowiedzią na nie jest mechanizacja skrzydła, to znaczy zmontowanie na skrzydle urządzeń pomocniczych, jak skrzela, klapy, czy hamulce powietrzne.

Skrzydło poruszające się w ośrodku (w powietrzu) wytwarza siłę nośną o wielkości zależnej od kąta natarcia. Siła nośna jest tym większa, im większy jest kąt natarcia. Jednakże po przekroczeniu pewnego kąta, zwanego kątem krytycznym — łagodny i ciągły opływ profilu, będący warunkiem powstawania siły nośnej zostaje naruszony. Następuje oderwanie się strug.



Siła nośna cały czas wzrasta ze zwiększaniem się kąta natarcia tak, że w chwili osiągnięcia kąta krytycznego jest największa (przy danej szybkości samolotu). Lecz w chwilę później, gdy nastąpi oderwanie się strug, a więc i zniknie rozrzedzenie nad płatem (wypełnią je zwichrzone strugi powietrza), siła nośna zniknie zupełnie. Jedyną radą na dalsze zwiększenie siły nośnej przy danej szybkości, lub co na jedno wyjdzie na zmniejszenie szybkości postępowej samolotu przy tej samej sile nośnej, byłoby odsunięcie chwili oderwania się strug do większych kątów natarcia. Urządzeniem pozwalającym nam to uczynić są sloty, lub po polsku skrzela.

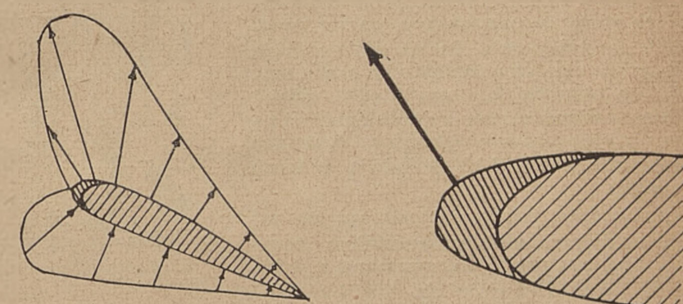
Skrzela — to wąskie szczeliny, powstające przez odchylenie pomocniczej powierzchni od krawędzi natarcia skrzydła. Szczeliny te są w ten sposób ukształtowane (zwężone u wylotu), że powietrze przez nie przechodzące uzyskuje większą szybkość, niż otaczające powietrze i zostaje skierowane na górną powierzchnię skrzydła. Przekonano się, że tego rodzaju szybka struga powietrzna odsuwa chwilę oderwania się strug do kąta natarcia około 25°.



Dzięki skrzelom można więc znacznie obniżyć szybkość lądowania. Zarazem sloty zastosowane na końcach skrzydeł nie dopuszczają do oderwania się strug, opływających lotki i w ten sposób zapewniają sterowność samolotu na małych szybkościach, nawet wówczas, gdy na całym płacie nośnym nastąpiło oderwanie się strug.

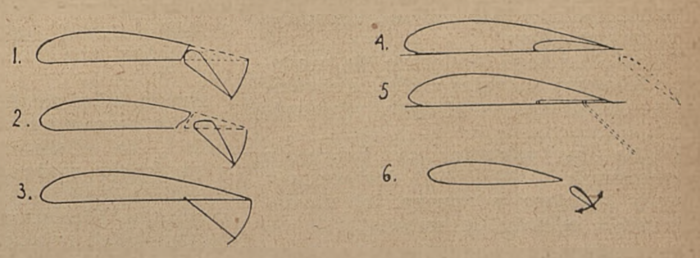
Szczególne znaczenie mają automatyczne skrzela. Umocowuje się je na wysuwalnych dźwigniach. Dźwignie te, pozostające pod naporem sprężyn otwierają się dopiero wówczas, gdy do skrzeli przyłożymy odpowiednią siłę (aerodynamiczną).

Załączony rysunek przedstawia nam rozkład ciśnień wokół profilu w locie. Widzimy, że w górnej części krawędzi natarcia wytwarza się największe ssanie, a w dolnej części największe ciśnienie. Ten zespół ciśnień powoduje powstanie sił prostopadłych do powierzchni skrzydła. Siły te są tym większe, im większy jest kąt natarcia. Pozostaje nam więc tylko wyregulować napięcie sprężyn w ten sposób, aby siły aerodynamiczne mogły otworzyć skrzela tuż przed osiągnięciem krytycznego kąta natarcia. Przesunięcie chwili oder-



wania się strug można też osiągnąć przez zastosowanie klap. Klapy wpływają na siłę nośną i sprawność płatów.

Przez sprawność płatów rozumiemy stosunek siły nośnej, wytwarzanej przez płaty do ich oporu. W normalnych warunkach przelotowych sprawność osiąga największe wartości przy kątach natarcia wielkości 3 — 4°. Zwiększyć ją możemy przez zwiększenie wypukłości skrzydła lub powierzchni nośnej. I jedno i drugie możemy osiągnąć przez zastosowanie klap. Klapy są to dodatkowe powierzchnie, umieszczone na krawędzi spływu lub pod skrzydłem u krawędzi spływu (wówczas nazywają się „krokodylami"). Zwykłe klapy pozwalają na zwiększenie wypukłości skrzydła przez opuszczenie ich w dół. Zwiększa to sprawność skrzydła przy małych kątach odchylenia klap, powodując minimalne tylko zwiększenie oporu.



1. Klapy zwykłe. 2. Klapy szczelinowe. 3. „Krokodyl" zwykły, 4. Klapy Fowlera, 5. „Krokodyl" przesuwalny, 6. Klapy Junkersa.

Znacznie silniejszym działaniem odznaczają się klapy Fowlera. Dzięki specjalnej konstrukcji można je opuszczać i wysuwać ku tyłowi. W ten sposób można osiągnąć zwiększenie powierzchni o jedną trzecią powierzchni nośnej skrzydła.

Zwiększenie sprawności płatów ma znaczenie przy starcie i wznoszeniu się. Przy lądowaniu duże znaczenie ma zjawisko wprost przeciwne, zmniejszenie sprawności płatów.

Pozwala ono na strome lądowanie. Osiąga się je przez wychylenie klap o większy kąt. Zwiększenie oporu pozwala także wytracić szybkość przed lądowaniem, a więc dotknąć ziemi na bezpieczniejszej, mniejszej szybkości.

Silnie odchylone klapy przekształcają się więc w hamulce powietrzne.

Specjalnych hamulców powietrznych używają samoloty nurkujące dla zmniejszenia szybkości nurkowania. Są to po prostu kraty z listew drewnianych lub metalowych, odchylane do kąta prostego od dolnej powierzchni skrzydła. Zadaniem ich jest gwałtowne zwiększenie oporu.

W ten sposób człowiek naśladuje Naturę i podpatruje doskonałe rozwiązania problemów technicznych w przyrodzie.

COŚ NOWEGO...

dr FERR

Kochani Simkarze!

Muszę Wam się trochę poskarżyć na Naczelnego Redaktora, który ostatnio stał się niemożliwym człowiekiem. Wyobraźcie sobie bowiem, że podczas ostatniej mojej bytności u niego, zaczął mi wymyślać... Zbeształ mnie za to, że zaniedbuję medycynę lotniczą, a zaczynam pisać jakieś powieści dla młodzieży, że staję się nieciekawy, nudny, wodnisty, że tetryczeję, że na pewno moja wnuczka pisałaby lepiej ode mnie itd., itd., że obiecywałem mu kiedyś opisać jakieś nadzwyczajne zagadnienia lotnicze, jakieś dziwne choroby, trawiące specjalnie ludzi, którzy latają i temu podobne.

Naturalnie, jak zwykle nic mu nie odpowiedziałem, ale postanowiłem zemścić się i zastrzelić go nowinami z dziedziny medycyny lotniczej, które mu nie pozwolą spokojnie spać, przynajmniej kilka nocy z rzędu.

Rozchodzi się mianowicie o to, że...

Ale nie! Zacznijmy od czego innego.

Wiadomo, że w miarę wznoszenia się w górę temperatura otaczającego powietrza obniża się i to dosyć szybko. Zdaje mi się nawet, że kiedyś już o tym pisałem. W każdym razie na każde 1 000 metrów wzniesienia temperatura powietrza obniża się od 5 do 10 stopni Celsjusza, zależnie od jego wilgotności, a niezależnie od pory roku. Tak na przykład, w dniu 1 listopada ubiegłego roku w południe mieliśmy temperaturę na ziemi plus 15 stopni Celsjusza, a na wysokości 6 000 metrów było minus 24 stopnie. Sam sprawdzałem!

Wynikało z tego konieczne dla medycyny lotniczej zadanie: walka z obniżoną temperaturą na dużych wysokościach.

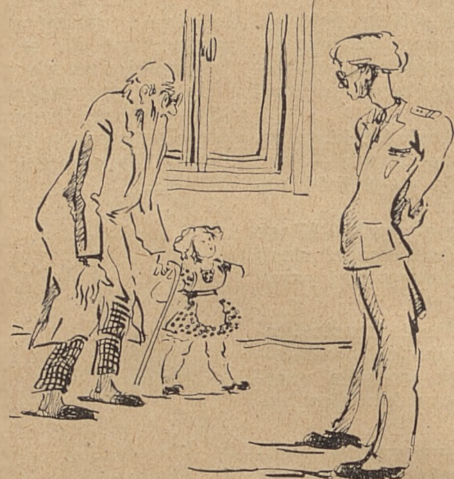
Walka ta polegała na tworzeniu ogrzewanych kabin, na dostarczaniu odzieży izolującej od zimna, lub na dostarczaniu odzieży ogrzewanej.

Tymczasem...

No właśnie, tymczasem wyłoniło się w medycynie lotniczej zagadnienie wprost przeciwne — zagadnienie ochładzania kabin samolotowych, oraz zagadnienie ochrony lotnika przed podwyższoną temperaturą właśnie na dużych wysokościach tam, gdzie panuje niepodzielnie mróz.

Otóż inżynierowie wyliczyli, że przy dużych szybkościach (które oni bardzo ładnie nazywają „transsonicznymi" i „supersonicznymi", a co ja tłumaczę jako „wśróddźwiękowe" i „ponaddźwiękowe"), więc przy tego rodzaju szybkościach ściany kabiny nagrzewają się bardzo znacznie i ciepłota ich może wzrosnąć powyżej 150 stopni Celsjusza. To znaczy, że pilot, którego organizm składa się w przeważającej części z wody, mógłby się z łatwością zagotować!

Powstaje więc dla medycyny lotniczej rzeczywiście nowe zagadnienie. Zamiast starać się zwalczać zimno, będziemy



musieli rozwiązać problem oziębiania kabiny.

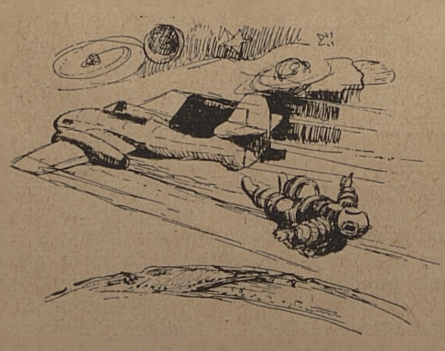
Życie zmusi nas zatem do badania tolerancji człowieka na wysoką ciepłotę, zmusi nas do szukania skutecznych metod izolowania ciała przed gorącem, zmusi nas do myślenia o ochronnej odzieży i o materiałach termostatycznych, czyli wytrzymujących wysoką temperaturę.

Może piloci będą nosili ubrania z azbestu?

Wtedy rzeczywiście staną się „drodzy".

Ale to tylko jedna strona zagadnienia medycyny lotniczej, związanego z nadmiernymi szybkościami nowych samolotów, czy też samolotów przyszłości.

Drugą taką nowinką są kapsułki dla pilotów nowoczesnych samolotów. „Kapsułki", to właściwie źle powiedziane, gdyż każdy może sobie pomyśleć, że chodzi w tym wypadku o jakieś nadzwyczajne lekarstwo w postaci pigułek lub kapsułek, gdy tymczasem te lotnicze kapsułki są właściwie twardymi pokrowcami, lub może metalowymi wieżyczkami, które są wyrzucane z samolotu wraz z zamkniętym w nich pilotem w przypadku katastrofy. „Kapsułki" takie same, jak w powieściach Juliusza Verne, gdzie w razie zepsucia się łodzi podwodnej, oddzielała się od niej maleńka łódź podwodna z załogą, ratującą swe życie.



Tylko może Simkarze zapytają, do czego to wszystko potrzebne?

Więc wrócimy znów do szybkości współczesnych samolotów, które stają się coraz to bardziej niepokojącymi i windują się w górę po drabinie liczb Macha.

Całe szczęście, że samoloty tego rodzaju mają zamknięte kabiny — bo gdyby było inaczej, z człowiekiem lecącym w takim samolocie stałoby się to samo, co z nieszczęśnikiem, który by się znalazł przypadkiem we współczesnym tunelu aerodynamicznym. Zostałoby z niego właściwie trochę wody lub strzępków.

Człowiek, a właściwie organizm ludzki może wytrzymać tylko pewną siłę podmuchu powietrza. Jeżeli ten podmuch jest zbyt silny, to może doprowadzić do bardzo poważnych obrażeń cielesnych, w postaci np. rozerwania płuc, rozerwania tkanek powierzchownych, złamań kończyn i temu podobnych.

Obliczenia uczonych lekarzy lotniczych wykazały, że maksimum tolerancji organizmu ludzkiego na podmuch istnieje przy szybkości do 500 mil na godzinę (to znaczy około 800 km/godz). Szybkości wyższe są niebezpieczne i grożą zmiażdżeniem organizmu ludzkiego.

Zjawiska te, chociaż w mniejszym stopniu — znane są skoczkom spadochronowym, którzy przecież nie skaczą z samolotów szybkościowych, a starają się w swych operacjach desantowych używać maszyn w miarę powolnych.

Przecież gdyby pilot chciał wyskoczyć w razie uszkodzenia samolotu, lecącego z szybkością około 1 000 km/godz lub więcej — to mógłby wyskoczyć w... proszku.

Myślano już o tym podczas ubiegłej wojny, stosując automatyczną wyrzutnię w samolotach szybkościowych, ale wyrzutnie te — to jeszcze mało.

W razie wzrostu szybkości, koniecznym będzie wyrzucenie całego osobnika w ochronnej „kapsułce".

Zresztą „kapsułka" taka będzie musiała spełnić jeszcze inne zadania — nie tylko zadanie ochrony lotnika przed miażdżącym działaniem podmuchu. Będzie ona musiała go ochronić przed krańcowymi temperaturami, bo loty samolotów szybkościowych będą się odbywały na olbrzymiej wysokości, gdzie panuje wieczny mróz. W kabinie samolotu zapewne będzie ciepło, ale poza nią ?...

Wreszcie trzecie nasuwające się zagadnienie, to ochrona przed działaniem obniżonego ciśnienia barometrycznego na dużych wysokościach. Taka „ochronna kapsułka" musiałaby więc być wyposażona w aparat tlenowy.

Naturalnie, że „ochronna kapsułka" nie wyczerpuje jeszcze „nowinek" lotniczo-lekarskich, ale muszę je zostawić na zapas, ażeby Naczelny Redaktor nie uzyskał nade mną przewagi.

Z KRAJU

DOM LOTNIKA

Dnia 19 grudnia 1947 r. odbyło się w Dowództwie Lotnictwa posiedzenie Komisji Likwidacyjnej Centralnego Komitetu Obchodu Święta Lotnictwa.

Po otwarciu konferencji przez gen. bryg. A. Romeyko poszczególni członkowie Komisji złożyli swoje sprawozdania.

Czysty dochód z obchodu Święta Lotnictwa na terenie całej Polski wyniósł 2 724 000 zł. Wysunięto wniosek, ażeby kwotę tą — po uprzednim porozumieniu się z Komitetem Odbudowy m. st. Warszawy — przeznaczyć na budowę „Domu Lotnika“ w Warszawie.

W „Domu Lotnika“ znalazłyby pomieszczenie władze naczelne Ligi Lotniczej i Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. „Dom Lotnika“ stałby się miejscem spotkań lotników i miłośników lotnictwa.

Przewiduje się także założenie w projektowanym „Domu Lotnika“ Centralnej Biblioteki i Muzeum Lotniczego. Poza tym znalazłoby się również kilka pokoi gościnnych dla przyjeżdżających z prowincji pracowników lotnictwa.

W związku z powyższym projektem wystosowano odpowiednie pismo do Prezydenta Rzeczypospolitej — obywatela Bolesława Bieruta. Złożono również raport do Ministra Obrony Narodowej — Marszałka Polski Michała Żymierskiego, który do projektu ustosunkował się pozytywnie.

Obecnie opracowuje się szczegółowe plany budowy.

(K.G.)

ZE SZCZECINA DONOSZĄ

Budowany obecnie przez SPB – Szczecin hangar dla PLL „Lot“ będzie już w niedługim czasie gotów.

Długość hangaru wynosi 120 m; szerokości 45 m. W nowowybudowanym hangarze oprócz samolotów znajdą pomieszczenie warsztaty, magazyny, stacja „meteo“ i poczekalnia dla pasażerów.

Lotnisko w Szczecinie w ciągu długiego okresu czasu zalane było wodą. Uruchomiono pompy odwadniające, które pracują dniem i nocą, przywracając lotnisko do stanu używalności.

Z AEROKLUBU SZCZECIŃSKIEGO

W Aeroklubie Szczecińskim do końca listopada odbywały się codziennie loty szybowcowe za wyciągarką, pod kierownictwem instruktora Alojzego Grabarka.

Loty przeprowadzano na szybowcach typu SG-38 oraz Jeżyk-II. Jeden z szybowców Jeżyk-II dopuszczony jest do akrobacji. Trenowali piloci kat. „A“ i „B“, którzy ukończyli szkolenie szybowcowe w Szkole Szybowcowej Nowy Młyn (woj. szczecińskie).

Ze względu na niezwykle ciężką komunikację (objazd przez Odrę na lotnisko) treningi sekcji silnikowej Aeroklubu Szczecińskiego odbywały się dwa razy w tygodniu.

Piloci trenowali na samolotach Po-2 i Piper-Cub. W najbliższym czasie Aeroklub Szczeciński otrzyma jeszcze jeden samolot typu Piper.

SZKOŁA SZYBOWCOWA PIŃCZÓW

W bieżącym roku podczas sezonu szybowcowego przyjęto na szkolenie do Szkoły Szybowcowej w Pińczowie 116 uczniów. Kategorię „C“ pilota szybowcowego uzyskało 80-ciu. Pozostali uczniowie nie uzyskali kategorii, bądź to z powodu braku warunków meteorologicznych, bądź też z powodu wcześniejszego wyjazdu w okresie rozpoczynającego się roku szkolnego.

Przez cały okres szkoleniowy wykonano: 487 lotów szkolnych w czasie 111 godz. 14 min., lotów treningowych 195 w czasie 340 godz. 03 min. W miesiącu listopadzie (wykorzystując warunki) wykonano 15 lotów treningowych w czasie 16 godz. 50 min.

Ogółem wykonano 697 lotów w czasie 468 godz. 07 min.

Kolega Kasiński wylatał w tym czasie 76 h 50' podczas lotów żaglowych.

Z ŻYCIA AEROKLUBU BIAŁOSTOCKIEGO

Zakończone zostały treningi 12-tu pilotów motorowych Aeroklubu Białostockiego. Piloci wykorzystali całkowicie po 12 godzin lotów. Podczas treningów odbywały się loty pasażerskie, które cieszyły się dużą popularnością, szczególnie w miastach powiatowych.

*

Aeroklub Białostocki w bieżącym tygodniu rozpoczął treningi szybowcowe do kategorii „C“ za wyciągarką. Treningi odbywają się na lotnisku Krywlany.

(jkp)

Z ŻYCIA LIGI LOTNICZEJ

ŚLĄSK ŚWIECI PRZYKŁADEM

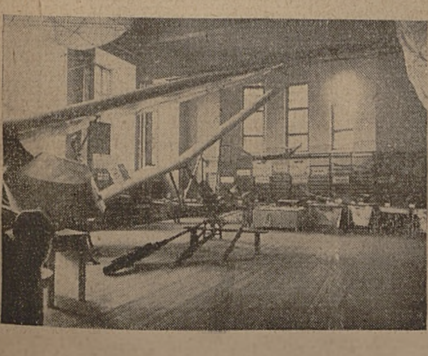
W ramach Tygodnia L.L. w Katowicach zorganizowano wystawę lotniczą, która cieszyła się olbrzymią popularnością.

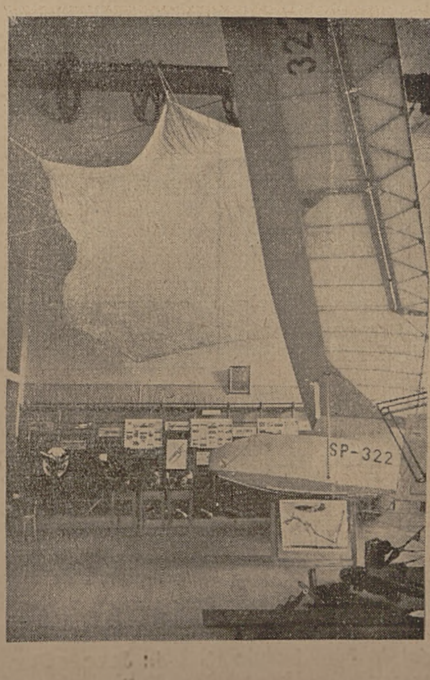
Pięknie rozmieszczone fotografie, wykresy i sprzęt używany w naszym lotnictwie sportowym, przyciągały uwagę widzów, którzy tłumnie zwiedzali sale wystawowe, przekonywując się naocznie o dorobku Ligi Lotniczej i planach na przyszłość.

Ciekawą innowacją było wprowadzenie pokazów lotniczych L.L. w powszedni dzień dla ludności miejscowej.

Ogłoszono w fabrykach, biurach i zakładach pracy o mających się odbyć po normalnych godzinach pracy pokazach lotniczych. Publiczność gromadziła się tłumnie. O godz. 16.30 nadlatywały maszyny silnikowe, które po wykonaniu akrobacji — lądowały. Następnie nadlatywały szybowce na holu.

Na końcu klucz samolotów, wiozący skoczków spadochronowych. Po skokach odbywał się pokaz sprzętu i loty pasażerskie. Imprezy takie zorganizowano w 4-ch punktach: w Radzionkowie koło Tarnowskich Gór, w Grodźcu k. Będzina, w Sosnowcu i Katowicach. Piękna inicjatywa śląskiego okręgu L.L. może być przykładem dla innych.







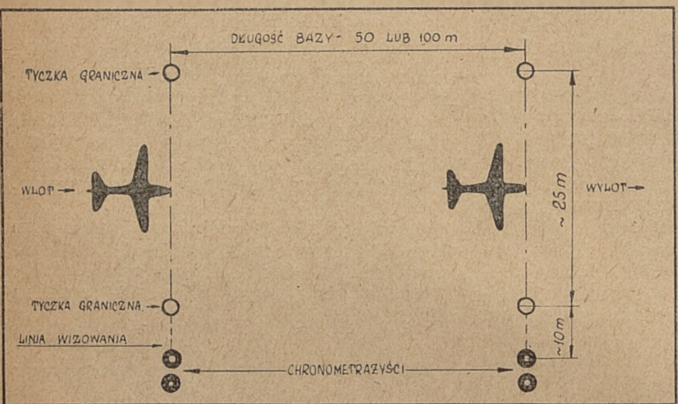
Pomiar SZYBKOŚCI LOTU



PAWEŁ ELSZTEIN, chor.

Nie zniechęcajcie się, drodzy Czytelnicy tym poważnym tytułem. Nie będzie to rozprawa teoretyczna w rodzaju prac inż. Kostii, czy Witkowskiego, jakie drukowane były w „Skrzydlatej Polsce". Nie. Celem tego artykułu jest zapoznanie modelarzy z techniką pomiaru szybkości modelu na bazie, dla ustalenia rekordów. Do napisania tych kilkudziesięciu wierszy zdecydowałem się po przeczytaniu ostatniego biuletynu FAI, zawierającego radzieckie i światowe rekordy modelarskie. W pozycji „Modele z napędem gumowym" czytamy — W. Dawidow — Ufa — 11 lipca 1940 r. — szybkość na bazie 107,08 km/godz (!).

Wynik naprawdę piękny i godny naśladowania. Ale jak to odbywają się te loty na bazie? — zapytają Czytelnicy. Otóż o tym chcę właśnie mówić. Do chwili obecnej jeszcze nikt z modelarzy w kraju nie zgłosił rekordu szybkości. Nawet przed wojną tego rodzaju konkurencja była u nas nie znana. Znałem niewielu modelarzy robiących próby, ale to



Rys. 1.

były prace wyłącznie indywidualne. Według posiadanych informacji zdaje się, że tylko Bolesław Degler jest jedynym modelarzem w Polsce, który ma jakiś rekord „na sumieniu". W 1937 roku we Francji model jego osiągnął około 50 km/godz.

Problem pomiaru szybkości na bazie nie należy do łatwych, o czym przekonamy się dalej. W celu informacyjnym warto przypomnieć sobie, jakim warunkom wg FAI musi odpowiadać ustalanie rekordów.

FAI określa: szybkość modeli z napędem gumowym mierzy się na bazie o długości 50 m, a modeli z napędem silnikowym na bazie o długości 100 m. Model musi przelecieć dane odległości dwa razy w przeciwnych kierunkach (raz pod wiatr, drugi raz z wiatrem). Czas pomiędzy dwoma lotami nie może być dłuższy, jak 30 minut. Średnia z dwóch lotów jest uzyskaną szybkością, liczoną w km/godz.

Do pobicia rekordu szybkości należy przekroczyć ostatnio ogłoszony wynik o 3 m/sek (10,8 km/godz). Przyrządy pomiarowe, mechaniczne lub optyczne muszą być komisyjnie zakwalifikowane...

Tyle mówi regulamin. Jak widać stąd, chcąc pobić ostatni rekord Dawidowa, model nasz musi uzyskać minimum 177,88 km/godz. aby wynik ten został zatwierdzony przez FAI.

117,88 km/godz, to przeszło 30 m/sek. To znaczy, że model musi przelecieć bazę pomiarową w niecałe dwie sekundy (!).

Ponieważ nie dysponujemy kosztownymi aparatami (z fotokomórkami itp.) pozostaje do wykonania pomiar, jaki można zorganizować w naszych skromnych warunkach.

Przede wszystkim środki: minimum 4-ch sprawnych chronometrażystów pod przewodnictwem kierownika pomiarów (obowiązkowo komisarz sportowy). Chronometrażyści muszą być zaopatrzeni w jednakowo wyregulowane stopery z odczytem do 1/10 sekundy.

W celu wyznaczenia bazy, odmierzamy odległość 50 m (w wypadku modelu na gumę) zaznaczając ją prostymi tyczkami (tyczki najlepiej pomalować na kolor czarny lub czerwony). W odległości 25 m przenosimy równolegle nasz odcinek wbijając tyczki. Zrozumiałe, że tyczki te muszą być umieszczone w prostokącie.

Dłuższy bok wytyczonego prostokąta będzie bazą, a dwa krótsze wlotem i wylotem badanego modelu. Układ bazy widzimy na rys. 1.

Dla lepszej obserwacji nalotu modelu na bazę, chronometrażyści ustawiają się po dwóch, w odległości około 10 m od tyczki. Muszą być tak usytuowani, aby w linii wizowania, obie tyczki się pokrywały.

Chronometrażyści wizują wlot modelu do obszaru pomiarowego stopując moment, gdy śmigło modelu znajduje się na linii tyczek. To samo obowiązuje i drugą parę chronometrażystów, stopujących wylot z bazy.

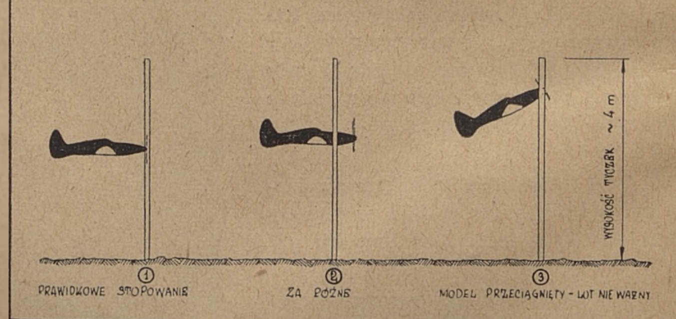
Zrozumiałym jest, że tuż przed startem modelu obie pary sędziów muszą równocześnie uruchomić swoje stopery. Z różnicy odczytów obu par otrzymujemy czas lotu, wykonanego na mierzonym odcinku.

Na rysunku 2 widzimy różne przypadki stopowania. 1 — to prawidłowe uchwycenie wlotu na bazę. 2 — za późne stopowanie. 3 — model nie leci równolegle do ziemi, lot nieważny.

Tylko lot równoległy do ziemi może być liczony jako prawidłowy. Lot przypikowany, czy przeciągnięty nie wchodzi w rachubę.

Start do pomiaru szybkości może odbywać się z ziemi lub z ręki. Zawodnik musi się ustawić przed bazą w takiej odległości, aby lot na największej możliwej szybkości odbył się w granicach 50 m.

Do najważniejszych zasad prawidłowego startu należy taka regulacja modelu, aby w możliwie równoległym do ziemi locie z jednoczesnym zachowaniem kierunku, przeleciał obszar pomiarowy.



Rys. 2.

Spróbujmy, rekord szybkości dla modeli latających nie jest przecież nie do pobicia!

Na zakończenie chciałbym zaznaczyć, że opisany tu sposób pomiaru nie jest jedynym rozwiązaniem, być może ktoś lepiej rozwiąże ten problem, dając pewniejsze metody do dokładnego odczytu szybkości lotu.

A może ITL pomógłby modelarzom? Oczekujemy dyskusji!

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Red.: Janusz Przymanowski, mjr. Zast. Red.: A. Mańkowski, kpt. Sekr. Odp. A. Windholz, kpl. Adres Redakcji: Warszawa 4, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350 - 02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 91 (Gmach W.I.G.).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie — 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł, półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa, Al. Jerozolimskie 91. Opłata pocztowa uiszczona gotówką. B—42268.